

船舶事故調査報告書

令和3年2月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和2年6月12日 23時28分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市博奕岬 ^{ぼくち} 北方沖 博奕岬灯台から真方位008° 1,300m付近 （概位 北緯35°33.6′ 東経135°20.6′）
事故の概要	遊漁船 ^{ヤマザキ} YAMAZAKIは、帰航中、定置網に乗り揚げた。 YAMAZAKIは、プロペラ翼の曲損等を生じ、また、定置網は、網を形成する側張 ^{がわばり} ワイヤの破損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年6月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	遊漁船 YAMAZAKI、9.7トン 290-57288京都、個人所有 14.89m (Lr) × 3.64m × 1.09m、FRP ディーゼル機関、382.45kW、平成15年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 71歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成7年10月31日 免許証交付日 平成27年1月16日 （令和2年10月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ翼及びブラケットの曲損 定置網 側張ワイヤ及び運動場の網の破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 微弱な東流
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客8人を乗せ、令和2年6月12日13時30分ごろ舞鶴市舞鶴港を出港し、同市冠島 ^{かんむり} 周辺で釣りを行い、23時00分ごろ冠島南東方沖の釣り場を発進して帰航の途につき、釣り客が船室で休息していた。 船長は、操舵室の操縦席に腰を掛け、レーダーを作動させ、GPSプロッターの画面を確認しながら、博奕岬北方沖に設置された定置網（以下「本件定置網」という。）の西方沖を航行する目的で、‘本件定

置網を避けて航行する際の目安としてGPSプロッターに入力した直線’（以下「本件プロッター入力線」という。）と船首輝線が交差するように針路を定め、約16ノットの対地速力で手動操舵により南西進した。（写真1参照）



写真1 本船のGPSプロッターの画面

船長は、23時15分ごろ眠気を催すようになり、時折、GPSプロッターの画面や博奕岬灯台の灯光等を確認して適宜当て舵を取りながら操船を行い、本船が本件プロッター入力線に近づいたころ、いつしか居眠りに陥った。

本船は、緩やかに左回頭し、また、潮流の影響を受け、本件定置網に向かって航行を続け、23時28分ごろ本件定置網に乗り揚げた。

船長は、衝撃で目が覚め、周囲の状況から本船が本件定置網に乗り揚げたこと、及び主機が中立運転になっていることに気付き、釣り客に負傷者がいないことを確認した後、プロペラ点検口からプロペラを確認したところ、プロペラに本件定置網の一部が絡んでいることが分り、自力での航行を断念し、海上保安部に通報を行うとともに、遊漁船業を営む知人に連絡して釣り客の舞鶴港への移送を依頼した。

釣り客全員は来援した遊漁船で、海上保安部の調査を受けた船長は巡視艇でそれぞれ舞鶴港に帰港した。

本船は、船固めが行われ、翌日、本件定置網から引き出され、舞鶴港内の造船所までえい航された。

（付図1 事故発生経過概略図、写真2 本船 参照）

その他の事項

本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。

船長は、帰航中、長時間に及ぶ遊漁船業務による疲れに加え、周囲に他船がおらず、海上が平穏であったので、気の緩みも生じ、眠気を催し、居眠りに陥ったと本事故後に思った。

船長は、ふだん、眠気を催した場合、操舵室の窓を開けて外気に当

	<p>たるなどの措置を採って眠気を払拭していたが、本事故当時、ふだんよりも舞鶴港に近い釣り場からの帰航で航程が短いので、眠気を我慢できると思い、同措置を採らないまま操船を続けた。</p> <p>本船は、舵中央の状態で行くと船尾部が若干右舷側に振れて左回頭する特性があった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、舞鶴港に向けて帰航中、船長が居眠りに陥り、緩やかに左回頭しながら、本件定置網に向かって航行を続けたことから、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、長時間に及ぶ遊漁船業務による疲れに加え、周囲に他船がおらず、海上が平穏で、気の緩みも生じたことから、覚醒水準が低下して居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、眠気を催した際、操舵室の窓を開けて外気に当たるなどの措置を採って眠気を払拭していたが、本事故当時、ふだんよりも帰航時の航程が短く、眠気を我慢できると思ったことから、同措置を採らずに操船を続けたものと考えられる。</p> <p>本船は、舵中央の状態で行くと船尾部が若干右舷側に振れて左回頭する特性があったこと、及び潮流（東流）によって圧流されたことから、船長が居眠りに陥った後、緩やかに左回頭しながら、本件定置網に向かって航行を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、舞鶴港に向けて帰航中、船長が居眠りに陥り、本船の特性及び潮流の影響で、緩やかに左回頭しながら、本件定置網に向かって航行を続けたため、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航行中に眠気を催した場合は、眠気を我慢せずに、窓を開けて外気に当たったり、立って操船に当たったりするなどして居眠り運航の防止措置を採ること。 ・船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

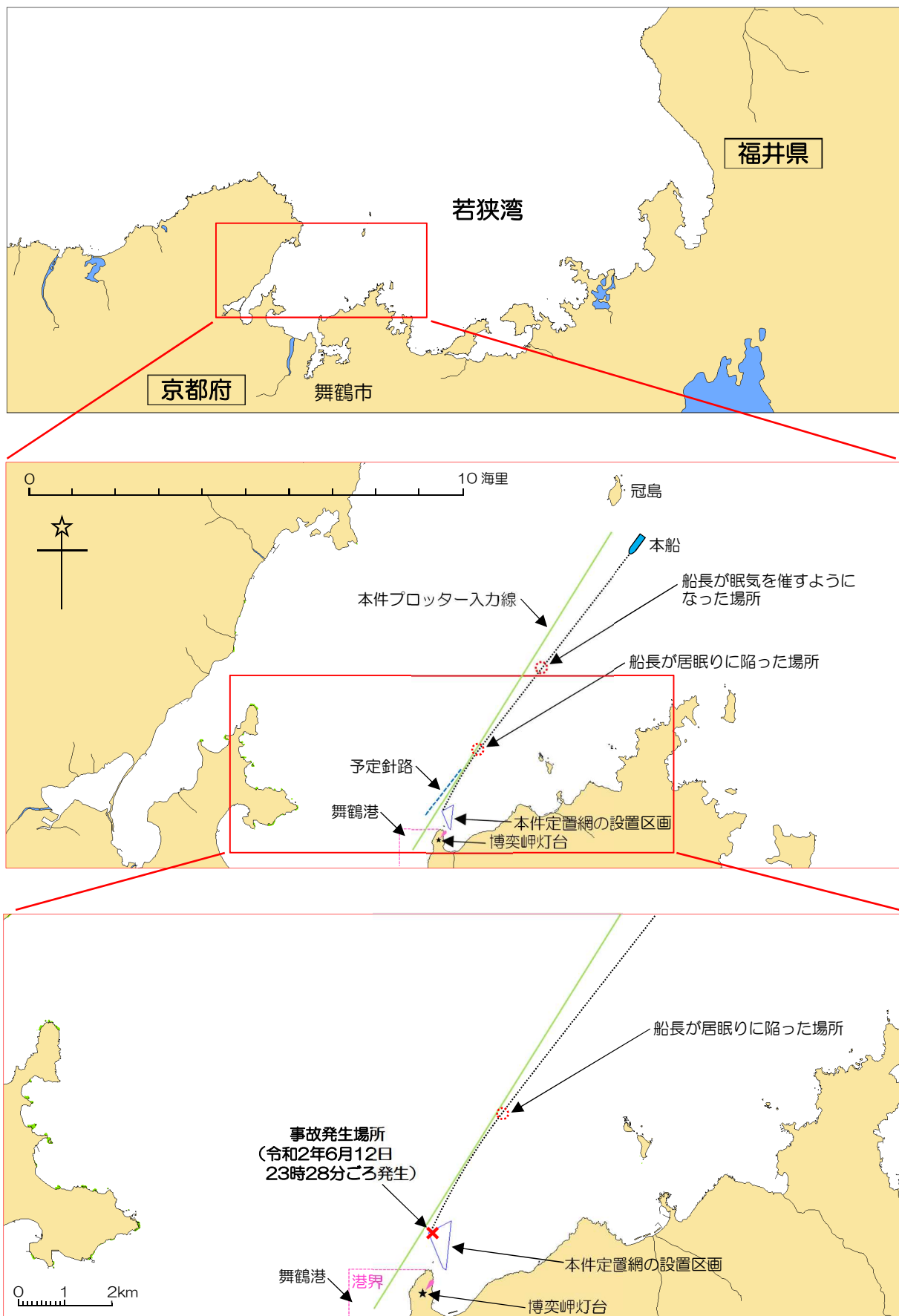


写真2 本船

